図 1
赤く塗られたコードロン・シムーンの
復元機（ポントワーズ飛行場の作業場で）

特集　赤い翼：パリ―東京プロジェクト

時代と国境を越える大空へのロマン

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会　会長　鈴木 真二

1936 年、若きフランス人パイロット、アンドレ・ジャピーは、フランス製コードロン・シムーン機に乗り、パリ―東京間を 100 時間以内で飛行するという壮大な懸賞飛行に挑戦しました。11 月 15 日深夜、ジャピー機はパリ郊外のル・ブルジェ空港を飛び立ち、南回りで幾度かの給油を経て、19 日朝には香港を発ち、3,000 km 先の東京を目指しました。しかし、悪天候に行く手を阻まれ、目的地を東京から福岡県雁ノ巣飛行場へと変更せざるを得なくなり、佐賀県の脊振山中で不運にも遭難するという悲劇に見舞われました。

絶望的な状況の中、ジャピーは脊振村（現在の神埼市）の人々による懸命な捜索によって奇跡的に救出され、福岡市の九州大学附属病院での治療を経て、無事に帰国の途につきました。

往年の名機「空の貴婦人」を復元、佐賀―東京飛行に挑戦

本プロジェクトは、このアンドレ・ジャピーの挑戦飛行を、コードロン・シムーン機の復元と佐賀―東京間の飛行によって現代に蘇らせようとするものです。2014 年以降、日仏両国で始動したこの壮大な試みは、時代と国境を越え、私たちに大空への限りないロマンと、不屈の精神を伝えてくれます。

プロジェクトは、まるで精緻なジグソーパズルのようです。その中心となるのは、往年の名機、コードロン・シムーン機の復元です（**図 1**）。第一次世界大戦において世界の頂点を極めたフランス航空機は、その後、ドイツやイギリスにその地位を譲り、フランス政府は 1928 年に航空省を設置し、再起を図りました。ジャピーが挑戦したパリ―東京飛行も、航空省が企画した 1 等 30 万フラン、総額 55 万フランの懸賞飛行でした。

ルノーの航空機エンジンを搭載したコードロン・シムーンは、「空の貴婦人」と称えられ、数々の冒険飛行で活躍しました。サン＝テグジュペリが不時着した機体としても知られるこの名機は、現存するのはル・ブルジェ博物館に「星の王子さま」の人形とともに展示されている機体と、本プロジェクトで復元が進められている機体のわずか 2 機のみとなっています。復元の経緯については、コードロン・シムーン復元協会会長ステファン・ランテールへのインタビュー記事で詳しく語られています（**図 2**）。

ジャピーの夢、実現に向けて日仏のネットワーク

そして、もう一つの重要なピースは、アンドレ・ジャピーその人です（**図 3**）。フランスの名家に生

図2　筆者とステファン・ランテールの両会長は赤い翼プロジェクトの基本合意書に調印、握手をかわした
（2024年7月、航空自衛隊百里基地での赤い翼展で）

まれたアンドレが空を志した背景については、親族のニコラ・ジャピー（アンドレはニコラの大叔父）が寄稿してくれました（**図4**）。復元協会とニコラの出会いは、まさに必然と言うべきものでしょう。アンドレが果たせなかった東京への飛行を実現したいというニコラの熱い想いが、復元協会の新たな目標となりました。

このニコラの想いを引き出したのは、日本における様々な出来事でした。その一つが、プロジェクトの日本側実行委員会副会長である青木裕子（軽井沢朗読館館長）による朗読劇「アンドレの翼」です。青木がNHKアナウンサー時代に偶然隣人であったジャピー家の木村ジェニーからアンドレ・ジャピーの挑戦を聞いたことが、この朗読劇を生むきっかけとなりました。2013年と2014年に日仏で上演されたこの朗読劇のスポンサーとなった笹川日仏財団の理事であった渡辺昌俊（実行委員会事務局長）もまた、重要なピースです。

渡辺は、職務上ニコラと偶然にも繋がりがあり、2014年のニコラ一行の神埼市訪問を実現させました。神埼市では、アンドレ・ジャピーの救出を伝える活動が続けられており、児童文学者・権藤千秋の『飛べ！赤い翼』出版などを契機にジャピー家の故郷であるボークール市と姉妹都市提携を結ぶなど、特別な交流がありました。神埼市の人々の温かい歓迎を受けたニコラが、佐賀－東京間の飛行を目指すことを明らかにしたのは、この訪問がきっかけであり、フランスでのプロジェクト発足へと繋がったのです。

今年はフランスでテスト飛行、来年につなぐ期待

この壮大なプロジェクトは、語りつくせないほど多くのピースによって彩られています。アンドレが帰国前に東京の朝日新聞社を訪れ、1937年

図3　コードロン・シムーンとアンドレ・ジャピー

に東京－ロンドン間を飛行した「神風」号のパイロットに南回り経路の情報を提供したエピソードもその一つです。また、日本とフランスの航空分野における当時の交流も、重要なピースです。1919年にフォール中佐を団長とするフランス航空教育団が来日し、日本の航空界に大きな影響を与えたことは、当時のフランスが世界の航空を牽引していた何よりの証でしょう。筆者は、実行委員会副会長のクリスチャン・ポラック（日仏交流史研究家／株式会社セリク代表取締役社長）らと共に、教育団来日百周年記念事業としてその活動を検証し、日仏で記念イベントを開催しました。この活動が、日本での実行委員会の核となり、日仏航空交流に理解のある多くの支援者により支えられています。

COVID-19の影響による遅延を経て、復元作業は着実に進み、2025年にはフランスでの飛行試験が予定されています。順調に進めば、2026年には日本へのお披露目も視野に入ってきました。世代と地域を超えた大空へのロマンの実現に向け、皆様の温かいご支援を賜りたいと存じます。
（敬称略）

図4　国土交通省で記者会見する復元協会のニコラ・ジャピー副会長（中央）、左はジャン＝ピエール・シェレ事務局長
（2023年4月）

壮大な「物語」へのオマージュ

わが大叔父 アンドレ・ジャピーを語る

コードロン・シムーン復元協会
副会長 ニコラ・ジャピー

図1 アンドレ・ジャピーが生まれ育ったフェルナン城。現在はホテルになっている ©WhitespringCorp Sarl

アンドレ・ジャピーは1904年7月11日、フランス東部、スイス国境近くの町ボークールで生まれました（**図1**）。

文学と新しい科学技術の両方に情熱を持っていた彼は、当時パリに新設された航空高等学校に進み、航空技術者としてだけでなく、気象学の専門家としてもこの学校を卒業しましたが、この多才さは彼のキャリアにおいて大きな強みとなりました。

名門家に生まれ、27歳で操縦免許取得、数々の飛行記録に挑戦

20世紀初頭、ジャピー社はフランスで最大級の企業グループのひとつでした。18世紀の時計製造から始まり、その後、金属加工や精密機械の分野へと発展し、目覚まし時計、タイプライター、ホーロー製品、洗濯機など、多岐にわたる製品を製造していました。

しかし、アンドレ・ジャピーは27歳のとき、家業から身を引き、航空の道に専念する決断をします。老練な操縦教官ジャン・バールの指導のもと、彼の操縦技術の習得は目覚ましく、単独飛行の初日には連続28回の着陸を成功させました。その翌日には操縦免許を取得し、フランス航空史上稀なスピード記録となりました（**図2**）。

更に経験を積むため、彼はイギリス製の小型練習機デ・ハビランドのジプシー・モスを購入しました。彼は定期的にベルフォールとパリを往復し、天候が悪化した際には畑に着陸することもありました。彼は「田園地帯に着陸するのは素晴らしい訓練だ」と語っています。

すぐに彼は長距離飛行に惹かれ、大胆な経験を積み上げました。長距離飛行は、確かに技術者、気象学者、操縦士としての彼の多様な能力を発揮

図2 アンドレ・ジャピーの飛行ライセンス

できる分野でした。彼は失敗から学ぶ術も知っていました。ベンガジ（リビア）とガザを目指した飛行で機体が岩場に墜落したとき、彼は計器飛行の重要性を痛感し、すぐにこの訓練を受けました。これが後に何度も彼の命を救うことになります。

わずか3年で、彼は愛機コードロン・エグロンでのパリ―サイゴン間往路飛行でスピード記録に挑戦し、飛行計画通りに8回の中途着陸を行い、わずか30分の遅れで目的地に到着しました。こ

図3　操縦席のアンドレ・ジャピー。日本から帰国後も空への挑戦を続け、半年後にはイストル―ジブチ間往路飛行で軽飛行機による世界記録を達成した

の快挙により、アンドレ・ジャピーは当時の偉大な操縦士たちからも、その大胆さにおいて驚異的なパイロットの一人とみなされるようになりました。

強風下で佐賀県・脊振山に激突、地元民による奇跡の救出

1936年11月、彼はパリから東京まで100時間以内で、しかも単独で飛行するという偉業に挑戦することにしました。この挑戦は順調に進み、離陸から56時間後には当初の飛行計画に比べ8分の遅れで香港に到着しました。

しかし、最後の区間である香港―東京間は困難を極めました。台風の余波に巻き込まれた彼は、燃料補給のため福岡へのルート変更を決断しますが、嵐のなかでコードロン・シムーンは佐賀県・脊振山中の斜面に激突します。機体は大破、無線機は故障、しかも月明かりもない夜。炭焼きの人たちのおかげで救助隊が派遣され、彼の命は奇跡的に救われました。

ちょうどその頃、日本の新聞社の飛行士・飯沼正明と塚越賢爾が、ジョージ6世の戴冠式に合わせて「神風」号の東京―ロンドン飛行を計画しており、スターリンによるシベリア上空の飛行禁止のため、南ルートでの航行に挑もうとしていました。ジャピーの航法支援のアドバイスにより、彼らは東京―ロンドン飛行を成功させます。

未完に終わったパリ―東京飛行の意外な「成果」として、ジャピーはレジオンドヌール勲章のシュヴァリエから、わずか1年後にオフィシエに昇格するという異例の栄誉を受けます。これも記録破りでフランスではほとんど前例がありません。日本で全快した後、帰国した彼はジブチやエジプトへの飛行などで新たな記録を次々と打ち立てます（**図3**）。

ルイ・ブレリオ勲章を授与、戦後はポリネシアに移住、70歳で死去

1938年には、イストル（南フランス）―ジブチ間飛行によりアンリ・ドイチュ・ド・ラ・ムルト賞を受賞し、国際航空連盟からは、それまでのすべての功績に対しルイ・ブレリオ勲章が授与されました。また同年、コードロン・ルノー社から長距離飛行で速度と高度の記録を狙うための試作モデル、コードロンC.860の調整を委ねられたことは、彼の技術理解力、几帳面さ、リスク計算能力への信頼の証でした。

実は、次の長距離飛行としてアンドレ・ジャピーは、パリ―ヌメア（ニューカレドニア）間を一度の給油で飛行する準備を進めていましたが、第二次世界大戦の勃発によりこの計画は中断されました。それでも、いつか太平洋上を飛行するという夢は彼の心に刻まれました。

戦後の航空の発達により戦前のように自由な飛行が難しくなったことを悟った彼は、1946年、フランス領ポリネシアに移住し、緊急医療搬送、遭難船の捜索、選挙関連文書の空輸、ツアモツ諸島の孤立解消、簡易滑走路の建設など、20年以上にわたり航空サービスの発展に尽くしました。1970年にフランスへ帰国し、1974年、ブルターニュの浜辺を散歩中に心臓発作で亡くなりました。

大叔父の挑戦から90年、復元機による日仏友好の飛行

私（ニコラ・ジャピー）は2014年末に、ボークール市代表団の親善訪問に同行し、初めて姉妹都市の神埼市を訪れました（**図4**）。心温まる歓迎を受け、脊振山の遭難地にも行きました。そして日本から戻った直後に、全く偶然にコードロン・シムーン機の修復プロジェクトの存在を知りました。これがきっかけとなって、2015年に復元協会に対し、復元したシムーン機による佐賀から東京への「象徴的な飛行」を提案し、機体の復元費用を負担することを約束しました。

ジャピーの挑戦から90年を迎えるにあたり、

彼の偉業と航空輸送の発展に対する尽力を称え、記念することは当然のことに思われました。また、脊振村の炭焼きの人たちや消防団員による奇跡の救出、「神風」号のパイロットたちとの交流、そして神埼市の人々による感動的な歓迎は、日仏両国においてすべての人が記憶にとどめるべき物語です。

図4 2014年10月、ボークール市代表団が神埼市を訪問、歓迎会にはニコラ・ジャピーを中心に日仏の関係者が並んだ。前列左から、木村ジェニー、権藤千秋、ニコラ・ジャピー、一人おいてセドリック・ベラン（当時・ボークール市長）、青木裕子、渡辺昌俊

復元機による「象徴的な飛行」を実現することほど、この壮大な物語に関わったすべての人々に対する素晴らしいオマージュが他にあるでしょうか。これこそ、赤い翼プロジェクトの目的であり、航空と飛行士、そして日仏友好の歴史にまたひとつ、美しい光を刻むものとなるでしょう。

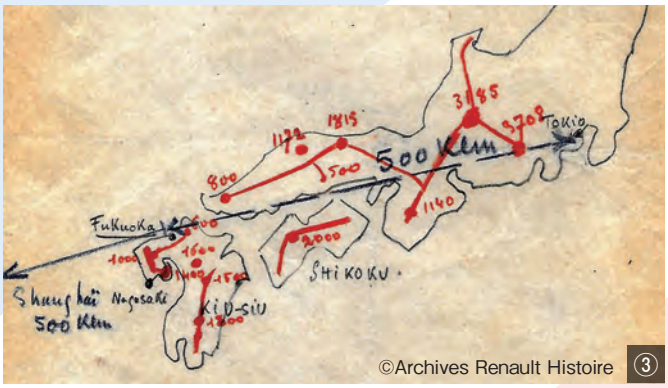
（翻訳　伊藤朋子 渡辺昌俊）

アンドレ・ジャピーの飛行記録

西暦（年齢）	月　日	飛　行　記　録
1932年（28歳）	9月	●自家用操縦免許取得（27歳） ●デ・ハビランドDH.60Gジプシー・モス（以下同様）でドイツ経由ポーランドーオランダを飛行
1933年（29歳）	4月28日	●地中海一周飛行（9,400km、71時間）
	8月	●モスクワーレニングラードーオスロを5日間で飛行
1934年（30歳）		●小型機の大統領杯パリーインドシナ飛行に挑戦、シリアで機体故障飛行中断。参加全3機失敗
1935年（31歳）	8月21日	●コードロンC.600エグロン（以下同様）でパリーオスロ間往復飛行（2,880km、15時間10分、平均時速192km/h）
	9月1日	●パリーオラン（アルジェリア）間往復飛行（3,050km、16時間25分、平均時速190km/h）
	9月22日	●パリーチュニス間往復飛行（3,400km、17時間5分、平均時速199km/h）
	12月12～16日	●パリーサイゴン間往路飛行（3日15時間）。これまでの飛行5日4時間を更新、航空省より懸賞金15万フラン獲得。帰途（19日）カラチで遭難、本人無事。翌年2月、レジオンドヌール勲章シュバリエを受章
1936年（32歳）	7月31日	●コードロンC.631シムーン（以下同様）でパリーアルジェ間往復飛行（2,800km、10時間51分、平均時速258km/h）
	8月6日	●パリーモスクワ間往路飛行（途中夜間、気象条件悪化により着陸、16時間10分）
	8月8日	●モスクワーパリ間復路飛行（無着陸、9時間50分）
	10月25日	●フランス航空クラブ主催パリーサイゴン往復懸賞飛行にコードロンC.600エグロン機で応募、3人乗りで挑戦、カラチで不時着
	11月15日～19日	●コードロンC.631シムーンでパリー東京100時間飛行に単独飛行で挑戦、佐賀県脊振山に不時着（75時間15分、14,000km）。このうちパリーハノイ間往路飛行（10,150km、51時間、平均時速180km）は単独飛行の新記録、翌年2月、レジオンドヌール勲章オフィシエを受章
1937年（33歳）	11月30日 ～12月1日	●イストル（南フランス）ージブチ間往路飛行（5,100km、25時間53分、平均時速196km/h）。軽飛行機による世界記録と公認され航空省から報奨金15万フラン授与、翌年1月、アンリ・ドイチェ・ド・ラ・ムルト賞を受賞。同3月それまでの実績に対してルイ・ブレリオ勲章を受章

（参考文献）
・Aragnetti, Jean-Pierre. «André Japy, le Lindbergh français», *Bulletin d'information* du Cercle aéronautique français, no 76, décembre 2018（フランス航空切手友の会会報、該当部分・渡辺昌俊訳）
・ル・ブルジェ航空宇宙博物館友の会会報
・*La Gazette des CM2*（5年生学年通信、2022年6月版特別号）
・朗読劇「アンドレの翼」パンフレット
・『飛べ！赤い翼』ごんどうちあき、小峰書店、1991年
・Recherche－Base de données Léonore（culture.gouv.fr）https://www.leonore.archives-nationales.culture.gouv.fr/ui/

1936 PARIS–TOKYO



©Archives Renault Histoire

①アンドレ・ジャピーと愛機コードロン・シムーン
②パリ — 東京の懸賞飛行ルート。赤い印が遭難地点
③ジャピー本人が書いた東京への飛行ルート
④機体が散乱する遭難現場
⑤ジャピーを搬送する警防団員
⑥見舞いに訪れた女性たちと病院で記念撮影
⑦列車で東京駅に着いたジャピー
⑧歓迎の人に囲まれるジャピー
⑨帝国飛行協会で緑色有功賞の受賞。右は田中舘愛橘副会長
⑩朝日新聞社で「神風」号の飯沼、塚越飛行士と対談
⑪ル・ブルジェ飛行場に降り立つジャピー。多くの関係者が出迎えた

フランスと日本をつないだジャピーの挑戦

⑨

⑩

⑪

写真提供　日本航空協会 朝日新聞社 毎日新聞社 Archives Renault Histoire 他

1936年11月15日夜（現地時間）、フランスの飛行士アンドレ・ジャピー（32歳）はパリ―東京間を100時間内に飛ぶ懸賞飛行レースに挑戦するため、最新鋭のコードロン・シムーンに乗り、パリのル・ブルジェ飛行場を単独で飛び立った。ルノー製220馬力エンジン装備の単発機、最大速度310km/h、4人乗りを1人乗りに改造し、機体を赤く塗った。ダマスカス、カラチ、アラハバード（インド北部）、ハノイで給油して香港に無事着陸、ここまでの飛行時間は56時間でゴール目前だった（パリ―ハノイ51時間は当時の記録更新）。

天候の回復を待って翌19日朝、香港を離陸したが、強風に悩まされ、同日夕、燃料補給のため福岡に向かう途中で脊振山に衝突。ジャピーによれば、激しい突風に襲われて機内の金具に頭をぶつけて一瞬気を失い、機体をあげようとしたが間に合わなかったという。

脊振村の村民が夜8時半ごろ、ジャピーを発見し、急ごしらえの担架に乗せて診療所に運び、翌日福岡の九州大学病院に入院させた。左太腿部骨折で全治2か月の重傷。ジャピー機遭難は当時の大ニュースで、ジャピーは一躍、時の人だった。

ジャピーは翌年2月6日に退院後も、大分県別府の九大温泉治療学研究所で療養を続けた。3月19日に同研究所を後にして脊振村を再訪し、村人たちに感謝の気持ちを伝えた。23日に毎日新聞社機で大阪に移動し、翌日列車で東京入り。滞在中は歓迎会や講演会、ラジオの国際放送出演で忙しく、帝国飛行協会からは緑色有功章が贈られた。また、朝日新聞社を訪問、東京―ロンドンの亜欧連絡飛行に挑戦する「神風」号の飯沼正明（26歳）、塚越賢爾飛行士（38歳）と対談し、二人の挑戦にエールを送った。

30日に東京駅から神戸に向かい、翌朝フランス郵船に乗船。サイゴン（現ホーチミン市）から空路に切り替え、エールフランス定期便で5か月ぶりにパリに戻った（4月17日）。フランス航空年鑑によると、パリ―東京懸賞飛行は4組が5回挑戦したが、いずれも失敗。トップを切って挑戦したジャピーと、マルセル・ドレー、ミケレッティ組（再挑戦で高知に不時着）が日本国内に到達した。　（全体構成　柳沢光二）

アントワーヌ・ド・サン＝テグジュペリとアンドレ・ジャピー

― 対照的でありながら、競い合うことのなかった二人の人物 ―

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 副会長、株式会社セリク代表取締役　クリスチャン・ポラック

1900年、旧貴族の家系に生まれたアントワーヌ・ド・サン＝テグジュペリは少年時代に画家、次いで建築家、最終的に航海士を志しましたが、海軍学校の試験には失敗します。1921年、兵役中にストラスブールにて民間操縦士の資格を、さらにモロッコのカサブランカでは軍用操縦士の資格を取得します。

人生で最初の墜落事故により軍を去らざるを得なかった彼は、複数の企業に勤務し、1926年、後にアエロポスタル社となるラテコエール社に整備士として入社。やがて上司たちの信頼を勝ち得た後、自ら操縦桿を握る許可を得ました。彼はトゥールーズ＝モントードラン空港からセネガルのダカール、さらに1926年からは南アメリカへと、郵便輸送を定期的に行いました。トゥールーズでは、ジャン・メルモーズとアンリ・ギヨメといった二人の偉大なパイロットと出会います。

1931年、彼は『夜間飛行』を出版し、大成功を収め、作家として有名になりました。翌年、アエロポスタルはエールフランスの傘下に入ります。サン＝テグジュペリは1932年から33年までラテコエール社のテストパイロットを務めた後、34年よりエールフランスの広報部門に採用されることとなります。

奔放な性格で、パリの芸術界やキャバレーに飽きずに通っていて常に金欠だった彼は、1935年、フランス航空省の主催で15万フランの賞金が授与されるパリ―サイゴン（現ホーチミン市）間の長距離耐久飛行レースに参加することを決意。自らの名「ANtoine de Saint-ExupéRY」のアナグラムで登録した赤とクリーム色のコードロン・シムーンC.630型機（F-ANRY）を購入し、1935年12月29日、整備士アンドレ・プレヴォと共に、アンドレ・ジャピーが達成したパリ―サイゴン間の3日と15時間の記録を破ろうと挑戦しました。午後11時頃にル・ブルジェ空港を離陸しましたが、12月30日、飛行機はリビア砂漠の岩台地に衝突しました。サン＝テグジュペリとプレヴォは奇跡的に無傷で済みました（**図1**）。1937年には、登録番号F-ANXXのコードロン・シムーンに乗った同じクルーが、エールフランスのカサブランカ ―ダカール線で2度目の耐久飛行を成功させました。サン＝テグジュペリは、登録番号F-NAXKの新しいコードロン・シムーンC.635で、ニューヨークとフエゴ島のプンタ・アレーナス間で3回目の、そして最後の耐久飛行を試みました。1938年2月15日、彼はやはりプレヴォとともに離陸しましたが、翌日、燃料を誤って過剰給油した機体はグアテマラ・シティで離陸中に墜落しました。パイロットと整備士は重傷を負い、機体は大破しました。療養中に、サン＝テグジュペリは新たな名著『人間の土地』を著します。

図1　リビア砂漠に不時着したサン＝テグジュペリ

1939年にはフランス空軍に入隊し、1940年6月に復員した後はアメリカへ渡り、対独レジスタンスの一員としてラジオなどで発信しました。そして、リビアでの彼の飛行機事故に着想を得た不朽の名作『星の王子さま』を執筆・出版します。1943年4月には北アフリカで偵察飛行部隊に参加、そして44年7月31日の任務中に、彼が乗っていたロッキードP-38ライトニング機とともに海上で消息を絶ちます。フランスに殉じて戦死したと1948年に認定され、2000年5月25日にマルセイユ沖で機体が発見されました。

アンドレ・ジャピーの詳細については本稿では触れませんが、寡黙なプロテスタントであったジャピーの偉業は、社交好きの有名な作家であったサン＝テグジュペリほど注目を浴びることはありませんでした。職業パイロットであったサン＝テグジュペリと優秀な長距離飛行士ジャピーの間に競争関係があったとすれば、記録を争ったパリ―サイゴン間の長距離飛行だけがその実例となるでしょう。それでも、ジャピーは「記録の飛行士」として、今なお航空史にその名を刻んでいます。

ジャピーのお母さんと「神風」号

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 監事、元朝日新聞社 航空部長　鈴木 明治

1920―30年代の世界は、長距離飛行の時代を迎えていました。アンドレ・ジャピーがパリ―東京懸賞飛行に挑戦したころ、日本では朝日新聞社が、「神風」号と名付けた国産機で東京―ロンドンを飛行する計画を進めていました。早くから航空の未来に注目してきた同社は、さまざまな航空事業・イベントを手がけてきた実績があり、三菱重工業が開発した純国産機による訪欧飛行計画には、フランスなど航空先進国に追いつきたいという悲願が込められていました。

ジャピーの母、国際電話で息子の無事を聞いて感涙

当時、航空ニュースは大きな関心事でした。ジャピーの挑戦も紙面で大きく取り上げられ、東京朝日新聞では1936月4月からの1年間で、計66本の関係記事が掲載されています。ジャピー機遭難では号外を発行、翌日にはジャピーの母親宅に国際電話をかけています。記者がジャピーの無事を伝えると、母親は「私はこれ以上何も望むことはありません。記録だの懸賞金だのはどうでも構いません」「地元の人にお世話になったこと、私は生涯忘れないでしょう」と語ったと伝えています。

ジャピーは九大病院を退院した1937年3月に上京して朝日新聞社を訪問、「神風」号の飯沼正明、塚越賢爾飛行士と会い、二人の挑戦にエールをおくりました。夜には築地の料亭、新喜楽で盛大な歓迎会が催されました。ジャピーはパリ―東京飛行で自分が使った航空地図を朝日新聞社に進呈しましたが、残念ながら現物は社内に残っていません。

「神風」号飛行士をパリの自邸に招待、「三鳥人水いらず」の宴

37年4月6日東京・立川飛行場を出発した「神風」号は、10日未明ロンドン・クロイドン空港に到着し、94時間17分56秒の世界記録を達成しました。パリ上空では18機の仏陸軍機が出迎え、ル・ブルジェ空港の一角にはフランス航空省主催の歓迎会場が設けられました。ジャピーの母親も駆けつけ、両飛行士に祝意と感謝の気持ちを伝えました。

「神風」号はロンドンからの帰路にパリを再訪、両飛行士は凱旋門近くにあるジャピーの母親宅に招かれました。帰国したジャピーも加わり、「三鳥人水いらず」の晩さん会と報じられました（**図1**、**図2**）。飯沼飛行士は後に「ジャピーのお母さんは実に質素で親しみやすく、日本の小母さんにあった気がした」と回想しています。

「神風」号の快挙から3か月後の37年7月、盧溝橋事件が起きます。欧州では39年9月、ヒトラーがポーランドに侵攻、戦火と混乱の中で、ジャピーの挑戦や両飛行士らとの出会いはいつしか忘れられたのです。軍に徴用された飯沼飛行士は太平洋戦争開戦の直後のプノンペンで事故死、塚越飛行士は軍の密命により長距離飛行機A26でドイツに向かう途中、消息を絶ちました。赤い翼プロジェクトが、数々の飛行記録に挑戦した彼らへのオマージュとなれば望外の喜びです。

図1　帰国した息子を出迎えるジャピーの母親（左）
（1937年4月17日、ル・ブルジェ飛行場で）

図2　パリのジャピー邸で催された両飛行士の歓迎晩さん会。左から、ジャピーの母親、塚越飛行士、ジャピー、飯沼飛行士（1937年4月20日）

日仏航空交流に活躍した10人の日本人

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 監事、航空史家 荒山 彰久

●はじめに

気球や飛行船がフランスから始まったように、フランスは航空の先進国であった。飛行機についても20世紀初頭は先進国で、そのフランスから飛行機を購入して、日本で初飛行させたことから日仏航空交流が始まっている。本稿では航空に関わった飛行家や軍人ばかりでなく、技術者や企業経営者も含めて航空に関する日仏交流に活躍した10人の日本人を紹介した。紙幅の都合上、取り上げられなかった人物がいたのは残念である。

●フランスで操縦免許を取得して日本で初飛行した
徳川好敏

日仏航空交流で最初に取り上げるのは、陸軍大尉・徳川好敏である。彼は1910年、フランスへ出張し日本人として初めて飛行機の操縦免許を取得し（**図1**）、同国製のアンリ・ファルマンなどの飛行機を購入して帰国、代々木練兵場において陸軍大尉・日野熊蔵とともに日本での飛行機の初飛行を成功させた。臨時軍用気球研究会や陸軍航空学校で操縦将校を養成し、またファルマン機を改造した会式一～四号を製作、自ら会式二号で所沢から東京を訪問飛行した。第一次世界大戦の青島（チンタオ）戦役に出撃、参戦した陸海軍9機は全てフランス機であった。このように陸軍航空は、徳川を通してフランスの影響を受けて発展した。のちに飛行学校長、航空兵団長、航空士官学校長となり、陸軍航空の最初から最後まで関わった重鎮である。

●フランス航空隊で活躍し、フランスを愛した
滋野清武（バロン滋野）

男爵家出身の滋野清武（**図2**）は音楽学校を卒業後結婚、妻の死亡により1910年に渡仏。当地の飛行学校で日本人として、徳川に次いで2番目に操縦免許を取得し、飛行機の設計も手がけた。帰国後臨時軍用気球研究会に所属したが、1914年再度渡仏した。第一次世界大戦が勃発して仏陸軍航空隊に入隊、最優秀パイロット集団、コウノトリ飛行隊を構成するS26飛行隊に所属し、敵機6～8機を撃墜してアス（エース・5機以上撃墜者）になり、レジオンドヌール勲章を受章する。

図1 フランス航空クラブ（Aéro-Club de France）が発行した徳川好敏大尉の操縦免許（日本航空協会提供）

図2 1924年6月22日、神戸港から諏訪丸で帰国するドアジー（中央）を見送る仏軍服着用の滋野清武（右）（日本航空協会提供）

1920年1月帰国、24年に47歳で死亡した。在仏中は仏航空隊員になった日本人7名の面倒を見、日本から来た画家や音楽家との交際も多かった。

●フランス航空隊で活躍し、勲章を受章した
小林祝之助（おばやし）と茂呂五六

フランス陸軍航空隊に所属した日本人は、少なくとも8人いた。滋野のほか磯部鉄吉（おのきち）、小林祝之助、茂呂五六（**図3**）、武市正俊、山中忠雄、石橋勝浪、馬詰駿太郎で、ここでは小林と茂呂を取り上げる。小林は立命館大学在学中に武石浩玻（こうは）の墜落事故を目撃して渡仏する。1916年6月にフランス陸軍で操縦免許を得て、前線に配属された。1918年6月7日敵編隊と遭遇し、敵弾が小林機に命中して壮烈な戦死を遂げている。フランス陸

図3　仏軍航空隊の制服に身を包んだ茂呂五六
（日本航空協会提供）

図4　工藤富治（左）とエミール・ドヴォアティーヌ
（工藤和彦氏提供）

軍葬が営まれ、家族にクロワドゲール勲章が授与され、日本でも種々の追悼会が催された。

茂呂は1915年アメリカのライト飛行学校で操縦免許を取得し、その後渡仏して陸軍飛行学校の操縦学生になる。C51飛行隊などで活躍したが、1919年2月に飛行機の輸送や試験飛行に従事、レジオンドヌール勲章を受章している。帰国後は川崎造船（のちの川崎航空機）に勤め、機体係工場主任としてサルムソン2A2やドルニエ・コメートなどの国産化に貢献している。

●フランス機で基礎を作った川崎航空機の
松方幸次郎

松方幸次郎は川崎造船所の初代社長。長く海外に赴き欧米の近代化を視察。フランス絵画を中心に芸術作品を蒐集し、それらは上野の国立西洋美術館に所蔵されている。航空機についてはサルムソン2A2偵察機と発動機の製造権を獲得し、その機体の生産のため、自動車・飛行機製作所を飛行機科として独立させ、のち飛行機部に格上げして、川崎航空の基礎を築いている。茂呂を招いたのも松方であった。

●フランス航空教育団の来日に活躍した
井上幾太郎と草刈思朗

井上幾太郎は1911年、臨時軍用気球研究会の委員になって航空と関わり、1916年に少将で陸軍運輸部本部長。1918年12月に臨時航空術練習委員長となり、フォール大佐以下63名のフランス航空教育団を迎えた。陸軍のフランス機への統一、偵察機や戦闘機など機種別教育の導入を図る。同時に井上の自説である航空学校の設立、研究機関や補給制度の確立など、航空の近代化に貢献、空軍の独立を唱えた。航空畑では異例の陸軍大将に昇進している。

教育団の招聘時に、飛行機班と発動機班の両方の主任になったのが草刈思朗中佐。1914年5月から3年間仏独に滞在し、第一次世界大戦の状況や航空技術の発達を実見。教育団の招聘委員に選任されフランスとの連絡、演習地の選定、練習教育の計画、摂待要領まで準備した。1918年2月に腸チフスにより39歳で急死。陸軍は得難い人材を失っている。

●フランスの航空技術を広めた
工藤富治

海軍の修理工場で働いていた工藤富治は1916年、ロシアに渡りオデッサで飛行機会社に就職、ここでフランスの技師エミール・ドヴォアティーヌと知り合う（**図4**）。ロシア革命の勃発によりドヴォアティーヌはフランスへ帰国するが、彼を追って工藤も渡仏。彼が設立した航空会社に勤め、長距離機D.33トレ・デュニオン号の開発では工場長として陣頭に立った。1931年7月に同機が東京への飛行途中、発動機の不調で不時着し、さらに9月再び東京飛行を試みたが墜落した。このため帰国し、航研機（東京帝大航空研究所の長距離研究機）を製造する東京瓦斯電気工業に就職、フランスでの技術を生かした。

●飛行機王 中島知久平とフランスの航空

中島飛行機製作所を創設し、政治家となった中島知久平は、フランスに2回出張している。海軍に在職中の1910年、アンリ・ファルマン飛行学校やアントワネット飛行機会社を訪問し、1914年には海軍がフランスに注文した飛行機、発動機の製造状況を調査している。民間会社での飛行機生産の重要性を説いて海軍を退職、中島飛行機を創設した。フランスのニューポール社とのライセンス契約で甲式二型練習機、同三型練習機、同四型戦闘機を生産し、また1928年には、フランスからマリーとロバンの両技師を招いてNC型機を試作、本機が九一式戦闘機に発達する。

●日本資本主義の父 渋沢栄一とフランスと航空

渋沢栄一は1867年のパリ万国博覧会に使節団員として随行、フランスの社会経済制度に接し影響を受けている。日仏会館（東京）は渋沢とフランスの駐日大使で詩人のポール・クローデルによって1924年に設立された。1912年、帝国飛行協会の前身、日本航空協会の評議員になり、また1928年には、日本航空輸送株式会社設立委員長に就任、民間の航空輸送会社の設立に貢献している。

日仏の航空文化の架け橋へ

コードロン・シムーン復元協会

ステファン・ランテール会長に聞く

図1　インタビューに答えるステファン・ランテール会長。右は聞き手の渡辺昌俊事務局長（2025年3月19日、東京・新宿のホテルで）

コードロン・シムーン復元協会のステファン・ランテール会長が今年3月来日した機会に、都内のホテルで長時間インタビューをしました。赤い翼プロジェクトの見通しについて、今年はフランスで復元機のテスト飛行を成功させ、ジャピー機遭難から90年の来年には、復元機による佐賀ー東京間飛行を是非とも実現したいと語りました。また、手探りで進めてきた復元作業の歩みや、長距離飛行を競った1920〜30年代のフランス航空事情、さらに航空遺産を大切にする文化的背景について縦横に話してくれました（図1）。聞き手は「赤い翼」実行委員会の渡辺昌俊事務局長。ランテール会長はエールフランスの機長で、パリー東京便も飛んでいます。

モロッコで機体発見、2009年に復元協会設立、手探りでのスタート

最初の質問は、コードロン・シムーン復元協会の歴史についてです。1970年代のモロッコでシムーン機の古い機体が見つかったのがきっかけと聞いています。

復元中の機体は戦時中、フランス空軍がアルジェリアで使い、戦後にモロッコで払下げになりました。1955年にモロッコの水産業者が購入しましたが、60年代初めには半ば放棄されていたのをフランス人が発見し、1976年に医師でコレクターのジャン・ブロンデル（Jean Blondel）博士がフランスへ持ち帰ったのです。

博士は機体の一部修復を始めましたが、2003年に亡くなりました。飛行機の収集を通じて彼のことを知っていたので、私はすぐに遺族に会いに行きました。シムーン機の修復作業を続け、フランスに残したかったのです。彼の遺族と話し合い、機体を譲ってもらいました（**図2**）。私たちが引き継いだ時点では、木造部分の修復はかなり進んでいましたが、その他の修復はまるでパズルのようにバラバラの状態でした。

復元協会の設立は2009年ですね

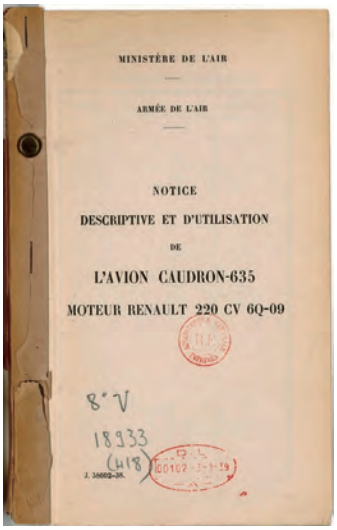
この年は、コードロン（Caudron）兄弟が初めて自作グライダーを飛ばしてから100周年だったからです。コードロン兄弟の生誕地であり、初めての工場があったリュー（Rue）という小さな町で、100周年の記念式典が行われ、主催者から「ぜひ来てほしい」と誘われました。そこで私は仲間と話し合い、組織を立ち上げれば、プロジェクトの宣伝がしやすく、支援の輪が広がると考えました。

労力と時間をかけ過去の技術を復元、失われたノウハウ取り戻す

シムーン機の復元作業で、最も苦労した点は何でしたか？

私たちが直面した最初にして最大の困難は、コードロン・ルノー（Renault）社（注 1933年にルノーがコードロン社を買収し、その後国有化）やルノーの工場が戦時中に何度も爆撃され、設計図や技術資料はほとんど残っていなかったことです。フランスがドイツに占領された際に、資料を廃棄したことも影響しています。幸いにも、ル・ブル

図2　モロッコから持ち帰ったシムーン機をトレーラーで輸送


MINISTÈRE DE L'AIR

ARMÉE DE L'AIR

NOTICE
DESCRIPTIVE ET D'UTILISATION
DE
L'AVION CAUDRON-635
MOTEUR RENAULT 220 CV 6Q-09

8°V
18933

図3　コードロンC.635シムーンに搭載されたルノー製エンジンの取扱説明書

ジェの航空宇宙博物館のご好意で展示中のコードロン・シムーン機の撮影許可を得て、機器の配置や接続を知ることができました。これらの写真は現在でも私たちの技術資料の基準となっています。

例えば、エンジンはルノー製だったので、ルノーに関する資料を探しました。その結果、エンジンの整備マニュアルを発見し、それをもとに修復の手順を確立しました（**図3**）。しかし、このエンジンを整備できる企業は、フランス国内はもちろん、世界中を探しても存在しません。自分たちで整備プロセスを再構築する必要がありました。過去の技術を復元し、失われたノウハウを取り戻す作業は非常に興味深いものでした。

復元作業にはさまざまな分野の専門知識が必要でした。例えば、コックピット内には約15個の計器があり、それぞれが時計のような精密機械です（**図4**）。それらを分解し、修復し、再組み立てする必要がありました。

電気系統も重要な要素でした。この飛行機のプロペラの可変ピッチ制御部は電動式で、電気制御システムの部品を見つける必要がありました。可変ピッチプロペラを製造していたラティエ（Ratier）という会社はまだ存在していますが、すでに生産を行っていませんでした。それでも、アメリカのコレクターから部品を購入し、エンジンの試験装置を作ることができました（**図5**）。こうした作業を通じてすべてのシステムを復元したため、非常に多くの労力と時間がかかりました。

資金調達も大変だったでしょうね？

作業場の維持と、専門知識を持った人員の確保です。異なる分野に精通した航空整備士が常時プロジェクトに従事できる環境が不可欠ですし、そのための技術設備のコストや外注費用（年間で約10万ユーロ）もかかります。これは全体の費用の25％に相当し、残りの75％は整備士の作業を含むボランティアの無料奉仕に支えられています。

図4　復元したコックピットの計器盤

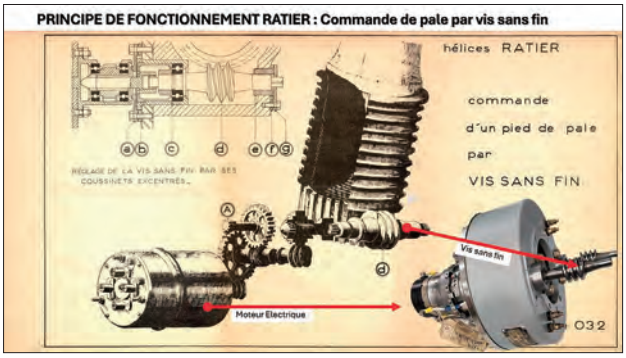


図5　ラティエ社の可変ピッチ機構

図6　ポントワーズ飛行場の作業場から、フランス南部・ポーの作業所へ復元機を輸送

今年の目標は試験飛行と耐空証明の取得、来年はいよいよ日本へ

プロジェクトはいま、どういう状況ですか？

2025年に試験飛行を完了し、2026年の赤い翼プロジェクトの実現に向けて準備を整えることです。そのために、フランスでの耐空証明書の取得、スポンサーの確保、日本への輸送計画の確定が重要な課題となっています。私たちは、このプロジェクトが、日仏の航空文化の架け橋となることを願っています。

フランスでは機体認証の取得は、どのように進むのですか？

フランスではOSAC（航空安全認証機関）の認証を取得する必要があります。これは、日本の航空局（JCAB）と同様の機関です。OSACの技術チームが現地で機体の技術検査を行い、すべての項目を確認します。検査に合格すると、試験飛行の許可が出ます。試験飛行とすべての確認が完了した後、最終報告書をDGAC（フランス民間航空局）に提出、DGACから正式な耐空証明書が発行されます。

最初の関門は、試験飛行ですね？

今まで復元作業はパリ郊外のポントワーズ（Pontoise）で進めてきましたが、来週（2025年3月末）には機体を南部のポー（Pau）へ輸送し（**図6**）、ルノー製エンジンの専門家であるローラン・スチュック（Laurent Stuck）の作業所で作業を行います（**図7**）。昨年は、彼がポーからパリまで何度も往復し、復元協会のノール1000（Nord 1000）でエンジン試験を行いました（**図8**）。

試験飛行の回数はどのくらい必要ですか？

最初に地上試験（約10回）を実施します。エンジンの慣らし運転、制御系統や計器類のテストをして、次の試験飛行（約10回）で機体の飛行特性や安定性をチェックし、設計通りの性能が発揮されているか評価します。私はローランと一緒に試験飛行します。彼はエールフランスの機長でエアバスA350のパイロットでもあるのです。私より若いですが、非常に優秀で古い型の航空機の経験も豊富です。

図7
ポーの作業所で六気筒エンジンの整備作業に取り組むローラン・スチュック（2025年春）

図 8　復元協会のノール 1000（Nord 1000）。復元機と同型のルノー製エンジンを搭載し、昨年テスト飛行に成功した

赤い翼プロジェクト、その発案者は？

機体を復元するだけでなく、実際に佐賀から東京まで復元機を飛ばし、アンドレ・ジャピーが果たせなかった夢をかなえるという赤い翼プロジェクトは、どなたの発案だったのですか？

赤い翼プロジェクトは、やはり素晴らしい出会いから生まれました。渡辺さん、あなたもこの出会いの一部です。私たちは、歴史的にシムーン機と関係のあるパイロットやその遺族を探していました。女性パイロットのマリーズ・バスティエ（Maryse Bastié）、マルセル・ドレ（Marcel Doret）、アントワーヌ・ド・サン＝テグジュペリ（Antoine de Saint-Exupéry）、そしてアンドレ・ジャピーの名前が挙がりました。そこで、ジャピー家の関係者を探していたのですが、シンガポールで開催されたサン＝テグジュペリ関連のイベントに参加した際に、フランス人銀行家が、「ニコラ・ジャピー（Nicolas Japy）という人がいる」と教えてくれました。

ニコラは 2014 年末に佐賀県神埼市を訪れており、翌年には、ニコラから「修復されたコードロン・シムーンを日本で飛ばす決意をした」というメールを受け取りました。彼の中では、赤い翼プロジェクトの構想がすでに固まっていたということです。その後、神埼市とボークール市の姉妹都

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち

❶古い資料と見比べながら復元作業を進める元エールフランス整備士ダニエル・ルピケ（Daniel Repiquet）
（2024 年夏、ポントワーズ飛行場の作業場）

❷和気あいあいの作業風景。左から、元会計士ピエール・ダヌルッジ（Pierre Daneluzzi）、元フランス・テレコム技術スタッフのイヴ・エガルテレール（Yves Egarteler）、ダニエル・ルピケ、歴史的建造物技術専門官ディディエ・ブリソ（Didier Brissaud）
（2024 年冬、ポントワーズ飛行場の作業場）

市交流が進む中で、このプロジェクトも本格的に動き始めたのです。

日本では私が操縦、女性パイロットの起用も

日本で飛ばすためには、フランスから日本へ復元機を輸送する必要があります。どのような計画ですか？

輸送計画には、コストと技術的な問題があります。フランス航空宇宙軍の協力についても話を進めていますが、軍の本来業務ではありませんし、難しい状況です。民間の貨物輸送業者と契約し、代替手段を確保する必要があります。民間機による輸送コストは非常に高額です。スポンサーの確保、公的機関や企業からの支援、クラウドファンディングなどを検討する必要があります。

復元機が仮に佐賀空港から離陸して東京方面に向かう場合、どの空港へ着陸する予定ですか？

この点については、日本側の協力が不可欠になります。羽田空港や成田空港は商業便の運用が優先されるため、特別な許可が必要です。一方で、東京周辺には自衛隊や米軍基地の空港も多く存在します。また、東京近県の小規模な飛行場であれば、運用の柔軟性が高く、受け入れがスムーズになるかもしれません。必ず良い選択肢が見つかると考えています。

日本では、どなたが操縦する予定ですか？

現在のところ、自分が操縦する予定です。また、復元協会のメンバーでもある女性パイロットのイザベル・ギヤール（Isabelle Guillard）に特別に操縦する機会を設ける予定です。これは、1930年代における女性パイロットの活躍を称える意味もあります。

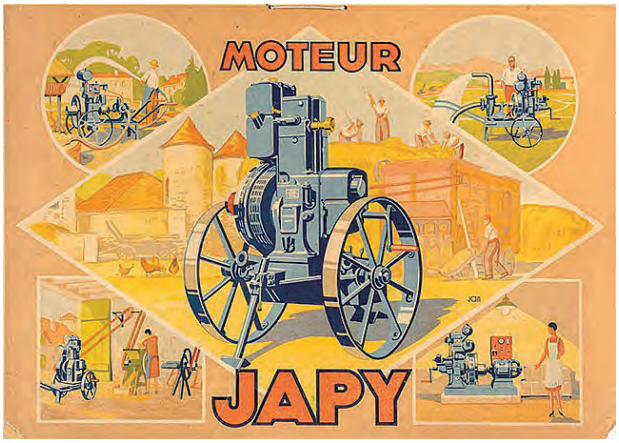


図9　ジャピー社製モーターの宣伝チラシ。さまざまな分野の製品を手がけ、国内有数の企業グループを形成していた

サン＝テグジュペリとジャピー、対照的な二人

日本ではサン＝テグジュペリはとても有名ですが、ジャピーはあまり知られていません。二人は同時代のライバルで、ともにコードロン・シムーンを愛用していました。

フランスでも、ジャピーの名前はあまり知られていません。しかし、彼の家系であるジャピー家は、19世紀のフランスにおいては重要な企業グループの一角を占め、ポンプの製造やタイプライターの開発、さまざまな機械工業の分野で大きな影響力を持っていました（図9）。つまり、「ジャピー」という名前は産業界ではよく知られている

復元作業が進む コードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち

❸作業の手を止めて、笑顔を浮かべる元エールフランス機長イザベル・ギヤール（Isabelle Guillard）
（2024年夏、ポントワーズ飛行場の作業場）

❹垂直尾翼の取り付け作業。
手前左から、ディディエ・ブリソ、元エールフランス機長ジャン＝マルク・エスタック（Jean-Marc Estaque）
（2025年春、ポーの作業所）

図10　退院したアンドレ・ジャピー（前から3列目中央）が脊振村を訪ね、小学校で村をあげての歓迎会が開かれた（1937年3月22日）

ものの、「飛行士アンドレ・ジャピー」としての知名度は限られた人々に留まっています。

感動的な佐賀県神埼市での出会い

アンドレが生まれたフランス東部のボークール（Beaucourt）は、日本の神埼市と姉妹都市です。神埼市訪問でどのように感じましたか？

私たちはとても温かく迎えられ、感動しました。ニコラ・ジャピーも「復元機の出発地は神埼であるべきだ」と強く希望しています。神埼には支援をしてくださる方々が多く、私たちのプロジェクトを進める上で大きな力になっています。

特に印象的なエピソードはありますか？

ニコラが最も感動した出来事の一つに、脊振村の小学校の写真があります。アンドレが九大病院を退院後に、救助のお礼のため脊振村を再訪した際の写真で、大勢の子どもたちがジャピーの周りに集まっている様子が写っています（**図10**）。

2023年4月に神埼市を訪問した際の懇親会で、ある女性が「この写真に写っている女の子は私の祖母なんです」と話して、写真を見せてくれました。世代を超えた歴史のつながりを象徴する素晴らしい出来事でした。

空の貴婦人／空のリムジンと呼ばれ、夢とロマンの象徴

シムーン機は1930年代にどのように評価されていたのですか？

当時、「空の貴婦人（La Grande Dame du Ciel）」と呼ばれるほどの名機でした。フランス政府は、成長著しいルノー製エンジンを新鋭機に搭載するようコードロン社に奨励したそうです。シムーン機の広告には、ルノーの高級車が一緒に並べられ、「ルノーの車とコードロン・シムーンで、最高級の旅を」と宣伝されていました（**図11**）。シムーン機はフランス初のビジネス航空機の一つとして設計され、「空のリムジン（La Limousine de l'Air）」

図11　ルノーの車とシムーン機が並んだルノーの宣伝ポスター

図12　アンドレ・ジャピーが表紙を飾るフランスの航空雑誌（1937年12月8日号）。パリ－東京飛行に失敗した後にイストル－ジブチ間の記録飛行に成功したことを「栄光にみちたリベンジ」と紹介している

図13　コードロン兄弟がリューの町に建てた飛行機工場（コードロン兄弟初飛行100周年の記念はがき）

とも呼ばれていました。

コードロン・シムーンは飛行レースや長距離飛行（Grand Raid）で注目を集めたそうですね。

1930年代の新聞を見ると、技術革新や大冒険が特集される専用コーナーがあり、パリ―東京などの長距離フライト、スピード記録の挑戦、著名なパイロットによる飛行などは、当時のフランス国民にとって大きな話題でした。特に、アンドレ・ジャピーやマルセル・ドレらがコードロン・シムーンで挑戦した記録は、新聞や雑誌に頻繁に取り上げられていました（**図12**）。

当時のフランス政府も飛行レースを奨励しており、アンドレが挑戦したパリ－東京飛行も懸賞飛行でした。航空技術の発展を促し、フランスの航空産業を世界にアピールする目的でした。

1930年代の長距離飛行は、どのような意味を持っていましたか？ 日本でも朝日新聞社の「神風」号が東京－ロンドン間の飛行に成功しています。

1930年代の飛行記録競争は人々を魅了し、当時の人々にとって60年代の米ソ宇宙開発競争と同じくらい刺激的な冒険でした。特に、パリ－東京間の飛行レース、ヨーロッパ－南アメリカの大西洋横断飛行、アフリカ縦断飛行といった長距離飛行は、新聞で大きく報道されました。新聞社もレースの勝者に賞金を提供し、記事の独占権を確保するなど、大きな関心を集める出来事でした。ジャピーの挑戦は、当時のフランス人にとって「夢とロマンの象徴」でもあったのです。

航空機はフランスの文化そのもの、世界で２機のシムーン機は特別な存在

日本では、航空遺産はまだ国の重要文化財に認定されていませんが、フランスでは歴史的なヴィンテージ航空機が文化遺産として認定されています。

フランスは航空発祥の国の一つであり、航空遺産は非常に重要な文化的要素となっています。もちろん、最初の飛行機はアメリカのライト兄弟によるものとされていますが、フランスでは、ブレリオ（Blériot）、ファルマン（Farman）、ラテコエール（Latécoère）などの航空技術者が活躍し、コードロンもその一翼を担いました（**図13**）。

シムーン機が航空遺産に認定されたのは、1930年代に最も先進的な旅客機・ビジネス機の一つだったこと、著名なパイロットが使用していたこと、フランスの航空産業の発展に大きく貢献したことが挙げられます。シムーン機は国際的な飛行記録を多く残していて、この機体が現存し、飛行可能な状態に復元されたことは、非常に意義のあることなのです。

フランスは、今でも世界的に見て航空機産業が強い国の一つです。超音速旅客機のコンコルド（Concorde）や戦闘機のミラージュ（Mirage）、最新鋭戦闘機のラファール（Rafale）、そしてエアバス（Airbus）といった、軍民を問わず世界的に有名な航空機を製造してきました。フランス

人にとって航空は誇りの一つです。

フランスでは、ヴィンテージ航空機の維持や運航はどのように支援されていますか？

現在、フランス国内では約500機のヴィンテージ航空機が実際に飛行可能な状態で保管されていると言われています。フランスには、クラシック航空機の保存・運航を支援する団体が数多くあり、その中でも特に重要なのが、フランス航空クラブ（Aéro-Club de France）です。世界最古の航空クラブ（1898年設立）で、ブレリオやファルマン、ダッソー（Dassault）などの著名な航空技術者が関わった由緒ある組織です。つい最近、トム・クルーズがフランス航空クラブの“航空大使”に任命されたという話もあります。なお、このフランス航空クラブは2024年に赤い翼プロジェクトの後援を申し入れてきました。

いわゆるヴィンテージ航空機の価格についてですが、コードロン・シムーン機の市場価値はどのように評価されるのでしょうか？

航空機の価格帯には三つの主要なカテゴリがあります。一つ目は、高額な戦闘機や歴史的価値のある機体です。例えば、スピットファイア（Spitfire）、コルセア（Corsair）、P-51マスタング（P-51 Mustang）などです。価格は数百万ユーロ（数億円）、富裕層やコレクター市場向けです。

二つ目は、戦前・戦後の練習機や一般的な軍用機です。価格は15万～20万ユーロ（約2,400万～3,200万円）、三つ目は、クラシック機体で比較的安価なもので、価格は5万ユーロ（約800万円）前後です。

その中で、コードロン・シムーンは特別な存在です。ル・ブルジェ航空宇宙博物館に展示されている機体を別にすれば、世界で1機しか残っておらず、一般的な市場には出回っていません。大富豪や博物館が購入を希望すれば、相対交渉で価格が決まることになり、その歴史的価値が認知されることになるでしょう。

長時間、有り難うございました。来年、日本でお待ちしています。

（翻訳　中野幸紀 渡辺昌俊）

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち

❺水平尾翼の調整中。左端手前から時計回りに、元エールフランス整備士エルヴェ・ジャンドロー（Hervé Gendreau）、エールフランス機長でエンジニアのローラン・スチュック（Laurent Stuck）、ディディエ・ブリソ、ダニエル・ルピケ、ジャン＝マルク・エスタック（2025年春、ポーの作業所）

❻❼復元作業も最終段階に（2025年春、ポーの作業所）

偶然が重なって……

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 副会長、軽井沢朗読館館長　青木 裕子

図1　ボークール市役所の市長室で、左から私、ジェニー、ペラン市長（2012年6月）

今から50年前の愛知県名古屋市。23歳の女性二人が、とあるアパートの三階の隣同士になりました。一人はフランスからやってきたばかりのジェニー。もう一人はNHKの新人アナウンサーで、東京から来たばかりの私。お互いに見知らぬ土地で他に友達もなく、言葉も通じないのになぜかとても親しくなりました。それから40年近くの歳月が流れ、相変わらず仲良しの二人は、ある日電話でこんな会話を交わしました。

朗読劇「アンドレの翼」、ジャピーの故郷で上演

「ユウコさん、私の親戚にアンドレ・ジャピーというフランスの冒険飛行家がいたのです。小さいころ、お母さんに聞いた話を思い出した。ユウコさん、もうすぐ定年退職だと言っていましたね。フリーになったら二人でフランスに行って、アンドレ・ジャピーのことを調べて、物語を作って、それをヨーロッパの人たちに読んで聞かせましょう」と。

うっかりジェニーの誘いに乗って、二人でフランスのボークールに行き、最初に会ったのがセドリック・ペランさん、当時の若きボークール市長でした。それがいまから13年前のこの写真です（**図1**）。ボークールはフランスの名家ジャピー家の城下町といった趣で、かつて機械工業で栄えた薔薇の花が咲き乱れる美しい町です。

次の年の2013年秋、ジェニーと私は出来上がったフランス語と日本語が交互に出てくる物語を抱え、パリとボークールで朗読会を開き、ジェニーの夢をかなえたのでした（**図2**）。100時間冒険飛行の最後の行程で、九州の脊振山で遭難したアンドレ・ジャピーが村人たちの懸命の捜索で救出され、4か月にわたる九大病院での療養で回復し、フランスに無事帰国した友情の物語をフランスの人たちは初めて聞く驚きをもって大きな拍手を送ってくれました。

秋にはパリとボークール再訪、よりビッグな舞台に

フランスに来るのに一つの奇跡が起こったことを申し上げねばなりません。当時、スタッフを連れての朗読会の渡航費など出せるはずもなかったのですが、あちこち補助金申請したうちの一つ、笹川日仏財団の渡辺昌俊さん（現・「赤い翼」実行委員会事務局長）がニコラ・ジャピーさん（アンドレの親族）の友人で、渡辺さんは申請書を見てすっかり驚いたそうです。「昔、ニコラからそんな話を聞いたことがある……」と。ここにも友情がつないだ偶然がありました。

フランスから戻って2014年は、日本での凱旋朗読会で佐賀県神埼市をはじめ全国11か所をまわりました。渡辺さんに誘われて日本に来たニコラさんは、神埼市の人たちがいかに大切に日仏友情の物語を守り伝えて来たかにまたまた大感激。90年前、アンドレ・ジャピーの果たせなかった夢の実現に向けて、赤い翼プロジェクトのスタートが切って落とされたのでした。さて今年の9月19日はパリで、21日はボークールでこの物語がビッグな舞台となって上演されます。そして来年は日本に来る！　まさかまさか本当に当時のコードロン・シムーンが復元され空を飛ぶ日が来るなんて、ジェニーも私も夢のように思うのです。

図2　ボークール市での「アンドレの翼」上演では、ペラン市長が相手役を務めてくれる場面もあった（2013年9月）

事の始まりは、権藤千秋さん『飛べ！ 赤い翼』出版

姉妹都市提携のきっかけに

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 事務局長　渡辺 昌俊

図1　『飛べ！ 赤い翼』

ジャピー機遭難から60年後の1996年、アンドレ・ジャピーの生地・ボークールと遭難現場の佐賀県脊振村（現・神埼市）が友好姉妹都市協定を結びました。きっかけとなったのは、佐賀市在住の児童文学者・権藤千秋さんの『飛べ！赤い翼』（91年、小峰書店）の出版です（**図1**）。

5年かけて取材、仏訳されて副読本に

結婚を機に佐賀に移り住んだ権藤さんは、幼いころ脊振村にいたという友人からジャピーのことを初めて聞き、興味をそそられました。山で炭焼きをしていて救助に駆けつけた人たちや、治療に当たった日赤診療所の牛島繁人医師らの話を取材し、垂直尾翼などが地元に大切に保管されていることも知りました。たった一人で100時間飛行に挑戦したジャピーの冒険心と、濃い霧の山中で長時間捜索を続けた村人たちの勇気と行動力。ジャピー救出の物語が地元の人たちに代々語り継がれていることにも、深い感銘を覚えたといいます。

関係者の取材に5年の歳月をかけ、小学生向けのノンフィクションにまとめたのが、『飛べ！赤い翼』です。フランス側にも届けられ、日仏友好を促す契機になりました。96年10月、ボークール町長（当時）らが来日、ジャピー機遭難60周年記念行事に参加し、姉妹都市提携に署名したのです。

地元の中学校や今はない小学校の分校で毎年、ジャピー救出劇が演じられるようになったのも、この本の出版がきっかけです。のちにフランス語に翻訳され、ボークールの子どもたちの副読本になりました。市内の全小学校に配布され、今でも教材として使われています（**図2**）。

朗読劇が草の根交流に弾み

脊振村は2006年の町村合併で神埼市になります。やや低調になっていた交流事業に弾みをつけたのは、青木裕子さん（元NHKアナウンサー）らによる朗読劇「アンドレの翼」の上演です。13年のパリとボークール公演は反響を呼び、翌年には神埼市など全国11か所で上演されました。くしくも「アンドレの翼」公演を助成したのが、当時、私（渡辺）が理事を務めていた笹川日仏財団でした。申請書を一読して、私は旧知のニコラ・ジャピー（のちにコードロン・シムーン復元協会副会長）から聞いていた大叔父アンドレの物語を思い出しました。青木さん、私、ニコラの3人が一つにつながった瞬間です。

ニコラは翌14年11月、私の案内で、日仏自治体交流会議のため来日していたボークール市代表団に合流して神埼市を初めて訪問。ジャピー機遭難の記念碑の前にひざまずいて祈る彼の姿は忘れられない光景です。16年に再訪、地元の熱意に応えて「ジャピーは100時間以内を目指したから、遭難から100年までに実現させたい」と、日本で復元機を飛ばす決意のうちを語りました。

図2　ボークール市の小学校を訪れた権藤千秋さん（中央）。子どもたちは仏訳された『飛べ！ 赤い翼』を読んでいるという（2019年5月）

図3　馬場憲治さんの工場敷地内に建てられたエッフェル塔。フランス側関係者もよく訪れる

図4　日本橋高島屋S.C.でのトークショー。青木裕子さんの司会で高樹のぶ子さん、クリスチャン・ポラックさんが対談した（2024年9月）

実行委員に多彩な顔触れ、元県知事や元最高裁判事、芥川賞作家も

こうした幾つもの動きが一つになり、21年11月、「赤い翼」実行委員会が発足しました。30人近い実行委員には、佐賀・九州関係者が少なくありません。元佐賀県知事で衆院議員の古川康さんは現在、国土交通省の副大臣。神埼市の馬場憲治さんは自社工場敷地内に実物の1/16のエッフェル塔を建造し、「日仏の絆、アンドレ・ジャピー氏に捧ぐ」と記すほどの心酔ぶりです（**図3**）。『オライオン飛行』（講談社）を発表した福岡在住の作家・高樹のぶ子さん、元九大客員教授で最高裁判事を務めた櫻井龍子さん、今年100歳になる権藤さんも実行委員の一人です。

コロナ禍が落ち着いてきた23年4月、復元協会幹部が来日し、東京と佐賀市で計画の概要について記者発表。在日フランス大使館の後援が決まり、23年、24年にフランス航空宇宙軍と航空自衛隊の共同訓練が行われた際には、所沢航空発祥記念館などでパネル展示をしました。24年9月には日本橋高島屋S.C.のフランス展でトークショー（**図4**）や展示を通じてアピールしました。また、復元機の飛行許可申請手続きに備えて、パスファインダー社（室屋義秀社長）とコンサルティング契約をかわし準備を進めています。

計画実現までのハードルは幾つもあります。機体の輸送や国内での飛行には費用がかかります。実行委員会ではクラウドファンディングを計画中です。皆様のご支援ご協力を切にお願い申し上げる次第です。　（取材協力　鈴木明治）

赤い翼HP

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会

最高顧問	木寺 昌人	（元駐仏日本大使）
会長	鈴木 真二	（東京大学名誉教授）
副会長	クリスチャン・ポラック	（(株)セリク代表取締役社長）
	青木 裕子	（軽井沢朗読館館長）
執行委員	柳沢 光二	（航空ジャーナリスト協会常任理事）
	吉田 正克	（日本学生航空連盟 前専務理事）
事務局長	渡辺 昌俊	（笹川日仏財団名誉理事）
監事	荒山 彰久	（航空史家）
	鈴木 明治	（元朝日新聞社航空部長）
実行委員（ABC順）	足立 純子	（HEC Paris 日本事務所代表）
	馬場 憲治	（(有)馬場ボディ代表取締役社長）
	深尾 精一	（東京都立大学名誉教授）
	福岡日仏協会	（代表 南島広治代表理事）
	藤野　満	（航空ジャーナリスト協会会員）
	古川　康	（国土交通省副大臣）
	権藤 千秋	（児童文学者）
	羽中田 実	（航空宇宙工業会国際部長）
	平田 英俊	（元航空自衛隊 空将）
	飯村 佳之	（音響効果演出家）
実行委員	飯沼 成昭	（飯沼飛行士記念館）
	苅田 重賀	（日本航空協会 航空遺産継承基金事務局 専任部長）
	木村 ジェニー	（アンドレ・ジャピー親族）
	木村 勇気	（北海道大学教授 アンドレ・ジャピー親族）
	溝上 員章	（(株)日本エーピーアイ代表取締役社長）
	中村 雅史	（九州大学病院長）
	中野 幸紀	（元関西学院大学教授）
	岡 眞理子	（元パリ日本文化会館副館長）
	岡山 慶子	（(株)朝日エル会長）
	佐賀日仏協会	（代表 八谷まち子会長）
	櫻井 龍子	（元最高裁判所判事）
	實松 尊徳	（神埼市長）
	下平 幸二	（元航空自衛隊 空将）
	高樹 のぶ子	（作家）
	田中 孝文	（朝日新聞社航空部長）
	戸谷 俊介	（(株)プロドローン 代表取締役社長）
	山川 秀宏	（豊富産業(株) 航空機リサイクル事業部長）
	吉川 邦夫	（演出家）

（2025年5月26日現在）